

Centralité urbaine et aménagement du centre-ville de Montréal

Béatrice Sokoloff et Vito Ahtik

Volume 36, numéro 99, 1992

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022295ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022295ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Sokoloff, B. & Ahtik, V. (1992). Centralité urbaine et aménagement du centre-ville de Montréal. *Cahiers de géographie du Québec*, 36(99), 463–482. <https://doi.org/10.7202/022295ar>

Résumé de l'article

Le centre-ville de Montréal comporte actuellement trois noyaux spatialement et fonctionnellement distincts, délimités par les secteurs urbains du centre des affaires, de Taxe institutionnel et du Vieux Montréal. Notre réflexion porte sur l'élaboration de trois options de réaménagement du centre-ville de Montréal et analyse leur faisabilité. Ces options sont: 1) intégration, par le biais du rétablissement de la continuité spatiale du tissu urbain et des activités socio-économiques, afin de reconstituer l'unité de l'ensemble; 2) différenciation, qui consisterait à renforcer l'autonomie relative de chacun des trois secteurs, afin de renforcer leur complémentarité; 3) introduction d'une structure maillée, afin d'établir des ponts entre les trois unités existantes et de fonder une organisation spatiale et socio-économique en réseau.

Centralité urbaine et aménagement du centre-ville de Montréal

Béatrice Sokoloff

Institut d'urbanisme,
Université de Montréal,
5620, Darlington,
Montréal (Québec), H3T 2T1

Vito Ahtik

Département de sociologie
Université du Québec à Montréal
C.P. 8888, succursale A
Montréal (Québec), H3C 3P8

Résumé

Le centre-ville de Montréal comporte actuellement trois noyaux spatialement et fonctionnellement distincts, délimités par les secteurs urbains du centre des affaires, de l'axe institutionnel et du Vieux Montréal. Notre réflexion porte sur l'élaboration de trois options de réaménagement du centre-ville de Montréal et analyse leur faisabilité. Ces options sont: 1) intégration, par le biais du rétablissement de la continuité spatiale du tissu urbain et des activités socio-économiques, afin de reconstituer l'unité de l'ensemble; 2) différenciation, qui consisterait à renforcer l'autonomie relative de chacun des trois secteurs, afin de renforcer leur complémentarité; 3) introduction d'une structure maillée, afin d'établir des ponts entre les trois unités existantes et de fonder une organisation spatiale et socio-économique en réseau.

Mots-clés: Centralité, fonctions urbaines, organisation de l'espace, centre-ville, Montréal.

Abstract

Resedigning Montreal Downtown

Montreal Downtown is actually composed of three spatially and functionally distinct nuclei, which are respectively the Business District, the so called "institutional axis" and the Old Montreal. In this paper, the authors elaborate three options for planning and redeveloping Montreal Downtown. They analyse the economic, social and urban planning impacts of those proposals, as well as their conditioning factors. The three options are: 1) integration, by restoring the spatial continuity of the urban fabric as well as of the social and economic activities, in order to give a new unity to the whole sector; 2) differentiation, which would strengthen the relative autonomy of each three nuclei, in order to have more complementarity between them; 3) figuring out a "mesh-like" structure between the nuclei, in order to bridge the existing gaps between them and promote a socio-economic as well as spatial organization that would result in a network.

Key Words: Centrality, Urban functions, Space structure, Downtown, Montreal.

L'élaboration d'outils formels d'aménagement et d'urbanisme est récente au Québec, puisqu'elle remonte à 1979 (Gouvernement du Québec, 1979). Dans un premier temps, c'est la préparation des schémas d'aménagement régionaux qui a occupé le devant de la scène, et ce n'est qu'en 1986 que le schéma de la Communauté urbaine de Montréal a été adopté (CUM, 1986). La confection des plans d'urbanisme conformes aux schémas devrait constituer une deuxième étape obligatoire, à laquelle, en vertu de sa Charte, Montréal n'était pas formellement astreinte. Cependant, Montréal a vu arriver au pouvoir une nouvelle administration, en novembre 1986, dont l'un des engagements centraux a été de doter rapidement la ville d'un plan d'urbanisme, considéré comme un outil majeur de redéveloppement urbain.

Un bilan exhaustif des acquis et lacunes des instruments d'aménagement et d'urbanisme au Québec durant la décennie écoulée, qui a vu une mise en place, dépasse l'objectif de cet article. Cependant, au moment même où la CUM aborde la première révision de son schéma dans une optique qui vise à arrimer plus solidement l'aménagement aux paramètres du développement, il apparaît opportun de s'interroger aussi sur l'intégration de ces dimensions dans le plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie. Nous posons cette interprétation dans les termes d'une analyse des différentes caractéristiques de la centralité urbaine.

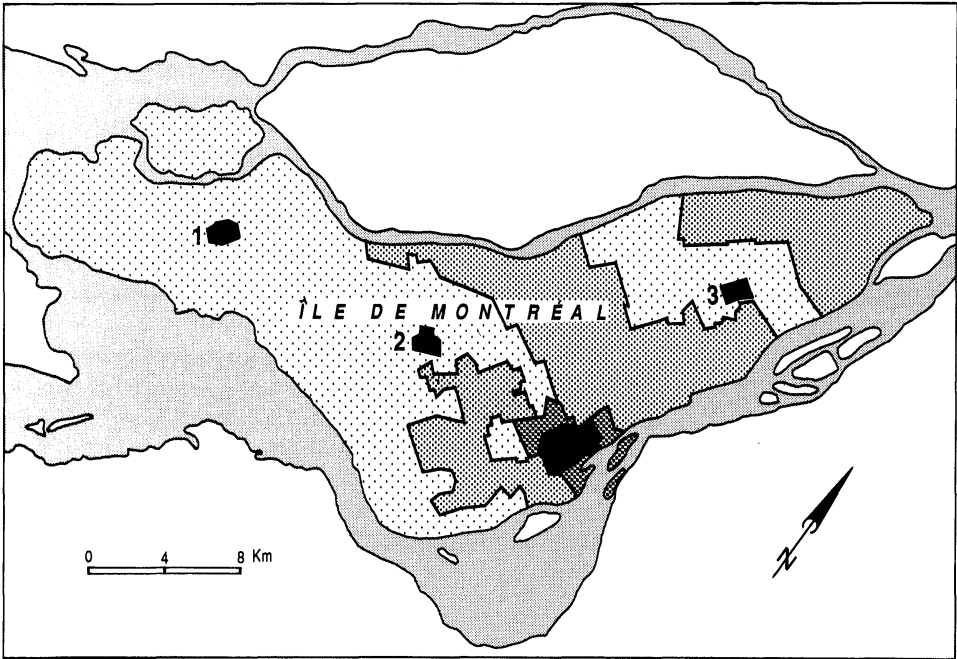
Pour introduire cette réflexion, il convient de rappeler que le schéma de la CUM énonçait clairement une option comportant deux volets complémentaires: la revitalisation et la revalorisation de la zone centrale; la consolidation et la structuration du tissu urbain dans les secteurs excentriques (CUM, *op. cit.*, p. 40). Le document prévoyait en particulier une hiérarchisation des pôles d'activités entre trois sous-centres (à Pointe-Claire, Saint-Laurent et Anjou) et le centre-ville proprement dit (figure 1). À l'intérieur du centre-ville, le schéma désignait trois «zones mixtes»: le centre des affaires, activé par le «tertiaire moteur»; l'axe des complexes Desjardins et Guy-Favreau et du palais des Congrès, dans le Vieux-Montréal, dont la revitalisation devait s'effectuer en respectant son caractère patrimonial (CUM, *op. cit.*, p. 47).

L'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre (Ville de Montréal, 1988, p. 19) a repris à son compte le constat d'une mauvaise intégration entre le centre des affaires, l'ancien centre financier et l'axe «multifonctionnel» des complexes administratifs; il a fait de l'articulation de ces trois éléments l'un des principes centraux de son concept d'aménagement. Cependant, ni le schéma de la CUM, ni l'énoncé de la ville n'ont posé clairement le rapport entre le développement des activités dans ces secteurs et un modèle de restructuration spatiale. Ce constat est le point de départ de notre analyse.

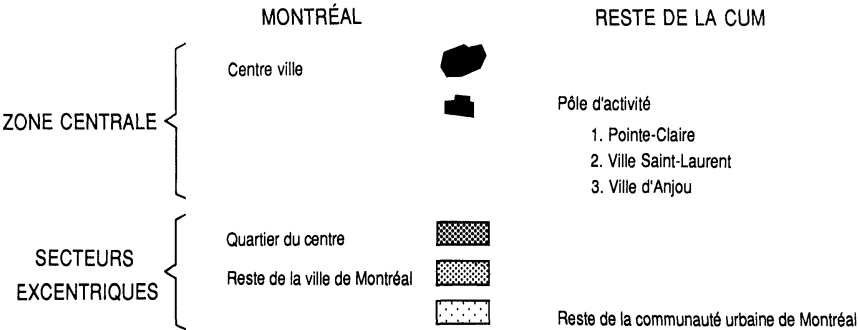
De plus, dans l'énoncé du *Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie* (Ville de Montréal, 1990), on évacue à toutes fins pratiques la mise en relation opérationnelle des activités et de leur cadre spatial. La définition de «secteurs de planification particulière», qui ne font plus aucune référence aux trois noyaux d'activités centrales, correspond à un découpage aléatoire de secteurs d'intervention, où des plans particuliers seront réalisés «afin de

Figure 1

LOCALISATION DU CENTRE-VILLE ET SOUS-CENTRES
DANS LE SCHEMA DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTRÉAL



Source: Ville de Montréal, 1988.



favoriser le développement des nombreux terrains vacants qu'on y trouve» (Ville de Montréal, *op. cit.*, p. 98). Une telle approche «par morceaux» correspond en fait, même si c'est à une échelle un peu plus grande, à la même logique que celle des plans d'ensemble, à juste titre abondamment critiquées ces dernières années. Au pire, elle continuera de justifier la pratique actuelle des projets au coup par coup. Au mieux, les plans particuliers pourront se présenter sous la forme de plans de design urbain. Mais d'une manière comme de l'autre, on aura «mis la charrue devant les boeufs».

En effet, toute proposition de redéveloppement et de revitalisation du centre-ville doit s'interroger au préalable sur les prémisses qui la soutiennent. De même convient-il d'évaluer les répercussions prévisibles de chacune des options proposées, afin que les résultats des interventions entreprises ne trahissent pas les attentes, comme cela a déjà été le cas à Montréal. Plus spécifiquement, il y a lieu d'inscrire de telles propositions dans une démarche qui englobe plusieurs étapes: une analyse de la situation actuelle de la ville et de son hinterland proche, élément indispensable pour évaluer ensuite la place actuelle de Montréal sur l'échiquier des métropoles nationales et internationales, afin d'établir le rôle que la ville et son centre pourraient ou devraient assumer dans un tel contexte. Car pour déboucher sur des résultats tangibles, la refonte urbanistique d'une ville présuppose une vision urbaine, économique, sociale, culturelle et politique cohérente, fondée sur une évaluation réaliste de son assise potentielle.

Ce texte examine un aspect limité de cet ensemble de thèmes, celui de la structuration spatiale. Il propose trois modèles alternatifs de structuration du centre-ville de Montréal et explore leurs implications urbanistiques, économiques et sociales. Ce faisant, il vise plutôt à circonscrire une démarche qu'à défendre une conception particulière de la restructuration urbaine du secteur étudié.

LA FORMATION DE TROIS NOYAUX AU CENTRE-VILLE ET LA NOTION DE CENTRALITÉ

Jusqu'au début des années 1960, Montréal, avec ses quartiers et son centre, possédait une unité morphologique et fonctionnelle de type traditionnel. La centralité pouvait alors se définir selon les termes classiques (Mumford, 1961) de l'unité spatiale des lieux de pouvoir (mairie, palais de justice), d'activité économique (affaires et finance) et symbolique (cathédrale, squares publics). La centralité spatiale recouvrait la centralité urbaine.

Puis une dissociation s'est amorcée peu à peu — tant sur le plan spatial que sur celui des fonctions économiques et sociales — par le déplacement du centre de gravité vers la terrasse nord et vers l'ouest, s'étendant progressivement le long de quelques artères est-ouest (rues Sherbrooke et Sainte-Catherine) ou nord-sud (boulevard Saint-Laurent et chemin de la Côte-des-Neiges). Si les fonctions commerciales ont été les premières à se déplacer, c'est bien l'implantation du nouveau centre des affaires, avec la construction de la place Ville-Marie et des

complexes avoisinants, qui a marqué la rupture du centre en deux noyaux: vieille ville et centre moderne. Quant au troisième noyau, celui de l'axe institutionnel greffé sur le complexe Desjardins, sa création à une bonne distance à l'est du centre des affaires est le fruit d'un geste politique des pouvoirs publics qui visaient à établir, sur le plan urbain, une nouvelle colonne vertébrale, et sur le plan économique et social, un élément de soudure entre les «deux solitudes» (l'est francophone et l'ouest anglophone).

L'évolution d'un tel noyau triple s'inscrit dans le contexte de l'éclosion de la société affluente, du déplacement du poids de l'économie vers le tertiaire, du soutien actif des divers paliers gouvernementaux à la politique d'expansion, caractéristiques de l'ère postindustrielle. Au même moment, sur le plan des conceptions et des interventions proprement urbanistiques, on assiste à l'affirmation d'un courant de planification qui conjugue modernisme, fonctionnalisme et rationalisme, tant en architecture qu'en urbanisme. Remarquons que les transformations majeures qu'ont connues les villes nord-américaines se sont traduites au Canada avec un léger décalage temporel, mais l'empreinte du nouveau modèle a été massive et rapide chez nous. Montréal a été la première ville touchée et son image s'est totalement restructurée en l'espace de 15 ans seulement.

Cette ère nouvelle infligera à la ville une série de ruptures, en termes d'activités, de style de planification et de forme urbaine. Celles-ci ne représentent que l'aboutissement de transformations effectuées presque en parallèle sur plusieurs plans:

- 1) Les activités économiques dominantes se polarisent dans le quadrilatère du centre des affaires. Sa masse compacte de grands complexes, renfermés sur eux-mêmes et pratiquement détachés de leur environnement immédiat (à l'exception de quelques couloirs qui les relient à la rue Sainte-Catherine), déstabilisera la configuration urbaine des anciens tissus centraux et sapera les assises de leur viabilité économique et résidentielle;
- 2) Un vaste réseau de métro et de grande voirie autoroutière couvre l'agglomération et converge vers le centre-ville, où il a provoqué une coupure physique entre la vieille ville et le nouveau centre des affaires. Un réseau souterrain relie les grands complexes à bureaux, les galeries marchandes et le métro, de manière autonome par rapport aux artères commerciales. Le rapport et l'équilibre entre les trois modes de circulation (en automobile, en métro et à pied) ne sera jamais maîtrisé; les rues et les îlots, appartenant au tissu traditionnel des quartiers du centre, souffriront de ce défaut d'irrigation en surface;
- 3) Un mouvement résidentiel massif vers les banlieues accompagne la tertiarisation du centre-ville et les transformations radicales de son cadre bâti. La mobilité sociale se double de la mobilité spatiale, comme aussi les expulsions et les démolitions se doublent de l'appauvrissement des zones

centrales. Les clivages spatiaux entre les activités, les populations et les communes de l'agglomération se multiplieront;

- 4) Enfin, sur le plan de la conjoncture foncière, on observe un changement radical: on n'investit plus au premier chef dans la construction du cadre bâti, mais pour prélever les plus-values rentières et spéculatives de la propriété du sol — un processus qui, tout en exacerbant les contradictions entre les politiques économiques et les politiques sociales face à l'urbain, laissera dans son sillage d'importantes zones grises: 15 ans plus tard, celles-ci représentent encore au-delà d'un quart des superficies du centre-ville proprement dit.

Souligner que certaines de ces opérations constituaient des premières mondiales (et du fait de leur envergure et sous l'angle de leur nature inédite), c'est dire l'importance de leur impact sur la ville. En effet, tous les paramètres urbanistiques changent — non plus quantitativement, sinon qualitativement. Dans l'aménagement de l'agglomération, un passage s'opère d'une conception de «ville» à une conception de «métropole». La nouvelle orientation (ainsi que ses transcriptions réglementaires et pratiques) repose fondamentalement sur une politique de laisser-faire, alors que le libre jeu des forces économiques est considéré comme la garant du développement et du renforcement d'une ville qui se veut désormais une métropole internationale.

Dans un tel contexte, le concept de centralité change de signification. Centralité spatiale et centralité des activités ne coïncident plus, désormais. De plus, au sein même des activités centrales, différentes fonctions se séparent. Les grandes compagnies gardent leur siège social au centre-ville de Montréal pour leurs activités de prestige, notamment celles liées à la fonction spécifique du centre des affaires. Leurs autres services (tels la comptabilité et les services de soutien) sont dilués en périphérie, localisation plus rentable et en même temps plus intéressante pour les cadres habitant la banlieue. D'autres activités encore (recherche, production, entrepôts) se dispersent dans divers quartiers périphériques, voire dans un rayon périurbain plus large. Par ailleurs un certain nombre de grandes compagnies suivent la vague de déplacement vers le centre-ouest, notamment vers Toronto.

Le tournant des années 1970 représente à la fois l'apothéose de tout ce processus de modernisation et la mise à nu de ses conséquences. La rupture spatiale entre les trois noyaux centraux est consommée. La dissociation de leurs activités dominantes respectives apparaît irréversible, l'inégalité de leur développement inévitable. La déstructuration globale du tissu urbain central est manifeste, l'espace interstitiel entre les trois secteurs, bien que situé en plein centre géographique, se montre incapable d'attirer de nouvelles constructions ou tout autre aménagement urbain (si ce n'est le stationnement de surface).

La crise de 1973-74 met en relief la composante économique de ces transformations de l'espace central. Elle produit l'arrêt brutal de la construction de surface-plancher de bureaux, dont le centre détenait le monopole. Les axes de transport se retrouvent en panne de financement et d'entretien, au moment où les

gouvernements (fédéral et provincial) procèdent à de fortes coupures budgétaires. Les activités économiques en place ne suffisent plus à assurer la base financière de l'évolution du centre-ville. Entre-temps, Montréal est passée au second plan dans la course entre métropoles nord-américaines, dans laquelle elle s'était engagée avec force.

Suite à la transformation des rapports entre différents secteurs, marquée notamment par une opposition croissante entre activités traditionnelles et activités émergentes, le modèle de centralité change, sur un échiquier économique caractérisé par une restructuration financière et technologique accélérée. De nouveaux rapports entre production et mise en marché, le recentrage des géants, la montée des PME dans les secteurs de pointe et le développement du capital de risque se traduisent extrêmement rapidement, et d'une manière difficilement prévisible, par un éclatement et/ou une dilution sur le plan spatial. Les centres régionaux et les métropoles moyennes subissent de plein fouet l'impact de ces changements.

Un grand nombre de nouveaux critères entrent en considération dans la spatialisation des activités économiques. Les entreprises, internationales et locales, grandes et petites, se montrent plus réservées à l'égard du centre-ville, qui perd son statut de place par excellence, où les choses se passent et où les décisions se prennent. D'où la séparation entre centralité fonctionnelle et centralité spatiale. Il reste que l'on assiste aussi à une remontée de la cote des avantages culturels, environnementaux et symboliques traditionnellement associés au centre-ville; ceux-ci retrouvent un poids relatif dans la localisation des secteurs de pointe, dans la mesure où les cadres les négocient désormais de plus en plus souvent. En somme, le rapport entre la valorisation des activités économiques et le substrat culturel, symbolique et social du centre se pose en des termes nouveaux.

Actuellement, le centre-ville se présente comme trois noyaux séparés et distincts, tant sur le plan spatial ou architectural, que sur celui des activités ou des populations résidentes.

Le centre-ouest est devenu un centre des affaires pratiquement monofonctionnel, où les sièges sociaux n'entraînent plus qu'une partie des commerces de services, quelques activités culturelles et le commerce régional de prestige. La vieille ville a gardé en bloc son caractère architectural et urbain traditionnel, mais s'est vidée de ses activités économiques. Elle ne conserve qu'une partie de l'administration municipale et le tourisme, tous deux insuffisants pour lui assurer une assise économique propre. Les efforts visant sa rénovation et son repeuplement ne peuvent à date être considérés comme un succès. Quant à l'axe institutionnel, il n'arrive pas à se développer en dehors du support des pouvoirs publics, tant en matière de bâti que d'occupation de ce bâti et de maintien des activités.

Sur le plan de la circulation, et du fait de la surimpression forcée de la grille de voirie moderniste sur la grille traditionnelle, il y a actuellement — situation paradoxale — davantage d'axes qui séparent que d'axes qui relient les trois secteurs.

En plus, les couloirs autoroutiers représentent une entrave considérable aux soudures éventuelles du bâti et de la voirie locale.

Quant au bâti, il suffit de considérer un relevé mettant en rapport espaces construits et espaces vacants (figure 2), pour visualiser nettement l'incohérence produite par la confrontation de deux logiques d'organisation de l'espace. Par ailleurs, si l'on examine ces mêmes relevés pris à des dates successives, on peut juger de la dégradation progressive des anciens quartiers, attribuable aux démolitions et au délaissement prolongé d'importantes parties du centre-ville.

CONSIDÉRATIONS PRÉALABLES À TOUTE OPTION D'AMÉNAGEMENT

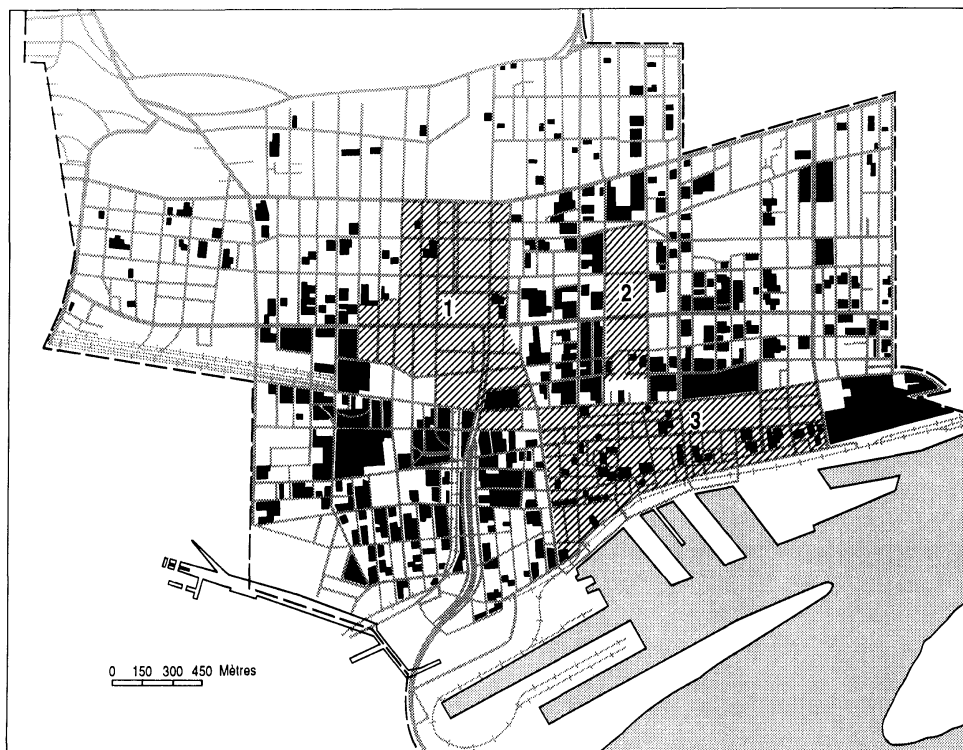
Le centre-ville actuel se présente fondamentalement comme un espace urbain et socio-économique éclaté. Ce seul fait, indépendamment d'autres facteurs, met sérieusement en question son rôle potentiel de pôle central et d'organisateur dominant de l'agglomération ou de la région — un rôle qui lui est pourtant assigné dans le plan d'urbanisme. À lui seul, il ne saurait assumer non plus la fonction d'une place internationale, une visée déjà affirmée durant l'ère Drapeau et que la nouvelle administration de la ville a reprise récemment. Il lui faudrait pour cela une unité urbaine, une force économique (voire financière) et un éventail d'activités de pointe qui lui font largement défaut.

Or, dans le contexte actuel, avec une assise foncière locale affaiblie, et dans une conjoncture internationale assez mouvante (où la reprise économique n'est pas encore acquise), l'administration municipale ne dispose que d'une marge de manoeuvre réduite. Par conséquent, dans ses décisions concernant l'organisation et l'occupation de l'espace, elle est confrontée à l'alternative suivante: soit elle gère l'héritage urbain existant (en réduisant, à la limite, son rôle à celui de pourvoyeur de services d'entretien), soit elle mobilise d'importantes ressources économiques et sociales, en vue d'initier des projets novateurs. Dans la deuxième hypothèse, et dans une situation qui conjugue pénurie de ressources et accroissement de responsabilités (assumées ou imposées), toute visée d'innovation économique et de restructuration urbaine demande nécessairement une plate-forme sociale élargie (conjuguant acteurs économiques, professionnels de l'aménagement et support actif de la population) et ce, à une échelle territoriale métropolitaine.

L'ensemble de ces conditions semble loin d'être acquis d'avance. En fait, dans la presse locale, dans les milieux professionnels et dans l'opinion publique de Montréal, il est devenu coutumier de parler de notre centre-ville en termes d'admiration pour un ensemble de méga-projets impressionnants, qui nous ont néanmoins largement desservis. On les vante, mais on se plaît à en décrire les méfaits; on spéculé sur les problèmes qu'ils nous posent et sur les solutions «souhaitables», sans que pour autant une véritable mobilisation collective s'engage en vue de leur étude sérieuse et de réalisations concrètes sur le terrain. Par ailleurs, des études ont montré que la stratégie du partenariat exclusif ville/privé peut se heurter à une résistance politique organisée et s'avérer insuffisante au niveau des

Figure 2

CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL



Source: Ville de Montréal, 1990.

LES TROIS NOYAUX :

1 Centre des affaires



2 Axe institutionnel

3 Vieille ville



Terrain à bâtir ou à aménager

investissements requis (Sternlieb et Peiser, 1990; Berridge, 1989; revue *Citis*, n° spécial, 1990). Ceci dit, l'existant est là et nous serons bien obligés de composer avec lui. Il nous reste à analyser cet existant — à la fois du point de vue de ce qu'on peut en tirer comme base du développement futur et du point de vue des entraves auxquelles il faut faire face — et formuler des politiques urbaines ancrées dans ces réalités.

Pour peu qu'on pousse les analyses plus loin, on découvrira toute une accumulation de contradictions et de paradoxes. C'est que d'une part le déjà construit (et non éliminable) est dans bien des cas l'obstacle principal à la réintégration des parties éclatées — pensons à l'autoroute Ville-Marie, au complexe Bonaventure, etc. Mais les grands sites vacants cumulent à leur tour un grand nombre de difficultés propres: tout en affichant un prix élevé du pied carré, ils sont situés souvent dans des endroits problématiques, aussi bien en termes de rentabilité que d'aménagement urbain cohérent: par exemple, franges des deux autoroutes urbaines, quadrilatère longeant la voie ferrée surélevée qui part de la gare Bonaventure.

Dans de telles conditions, on comprendra pourquoi il y a eu jusqu'ici tant de critiques, mais si peu de propositions globales et fondées. En effet, bien des modèles d'intervention, qui ont pu faire leurs preuves dans d'autres contextes urbains ou économiques, s'avèrent ici sans pertinence. Il s'agit de repenser l'ensemble des données et d'élaborer des hypothèses d'aménagement à la fois inédites et cohérentes. Nous insisterons ci-dessous sur quatre dimensions qui doivent être clarifiées.

Notre analyse repose sur un postulat fondamental, celui du rapport réciproque entre l'organisation spatiale du bâti et l'organisation des activités sociales et économiques. Un postulat qui semble aller de soi, mais dont les implications opératoires sont trop souvent négligées.

DÉTERMINANTS DES RAPPORTS ENTRE LES ACTIVITÉS

Afin de mettre en relief certains problèmes, les thématiques proposées ici seront analysées surtout sous l'angle de leurs dimensions antinomiques.

ANALYSE TERRITORIALE VERSUS DOSSIERS SECTORIELS

Traditionnellement, l'aménagement urbain développe ses options à partir de deux types d'analyses, qui reposent soit sur des dossiers sectoriels, soit sur le découpage d'unités spatiales.

Les analyses sectorielles se fondent sur une approche globalisante et procèdent avec des outils techniques de planification, que ce soit explicitement ou non. On se définit des objectifs ou des critères, qu'on applique à l'ensemble du

dossier sectoriel (exemple type, le transport en commun) et ensuite on articule ces critères aux conditions spécifiques du territoire étudié.

Quand on raisonne en fonction d'un découpage en unités spatiales, la première tâche consiste à circonscrire ces unités en fonction de critères choisis (d'ordre administratif, géographique, politique, sociospatial ou, tout simplement, historique). Un tel découpage peut soutenir par exemple un raisonnement qui porte sur les oppositions centre/périphérie, ville/banlieue, ou qui traite des quartiers, arrondissements ou autres districts. Puis on applique à de telles unités des raisonnements thématiques (correspondant aux fonctions considérées par l'analyse sectorielle).

Si en pratique on conjugue souvent ces deux approches opérationnelles, l'articulation de l'une sur l'autre est loin d'être acquise a priori. C'est qu'au fond, les prémisses de la pensée sectorielle et les raisonnements territoriaux ne se recoupent pas. Ainsi à Montréal, l'intégration du transport collectif va de soi du point de vue de la rationalité sectorielle, mais se heurte continuellement à des obstacles politico-administratifs et financiers liés à la gestion territoriale.

FORME URBAINE ET ACTIVITÉS

Aménager l'urbain signifie mettre en rapport, d'une part, une forme d'organisation de l'espace et du bâti et, d'autre part, les activités économiques et sociales. Il s'agit là d'un paradigme fondamental de l'aménagement urbain. L'histoire de la pensée urbanistique met en relief le fait que les diverses approches ont pris comme point de départ soit la forme urbaine, soit les activités, même quand elles prétendaient s'attacher à relier les deux aspects. Le fondateur de la science urbanistique, Ildefonso Cerda (Cerda, 1867) a été l'un des rares auteurs à postuler une relation étroite entre les divers aspects de la forme et l'ensemble des activités. Des clivages existent par ailleurs aussi à propos de l'interprétation de ces mêmes dimensions. Ainsi, au niveau de l'analyse de la forme elle-même, certaines écoles ont avancé que la structuration de l'espace libre prime sur l'organisation du cadre bâti (Sitte, 1889; Krier, 1979), d'autres ont postulé le contraire (Rossi, 1966). Au niveau de l'analyse du rapport entre les activités, certains considèrent que les activités économiques sont l'assise et le prérequis de l'épanouissement du social. Dans une telle perspective, le bien-être de la société est postulé comme un effet de débordement (*spillover*) de la prospérité économique. On retrouve de telles thèses tout au long de l'histoire de la pensée libérale, jusqu'au courant récent du néo-libéralisme (Hall, 1988). À l'inverse, d'autres défendent l'idée que le social, l'urbanité et la qualité de la vie quotidienne sont en dernière analyse le substrat de la viabilité économique d'une ville. Ces thèses s'enracinent dans la pensée fouriériste et ont été reprises ultérieurement par les mouvements urbains communautaristes (Choay, 1965).

Par le passé, les stratégies appliquées à l'aménagement urbain ont presque toujours privilégié l'un ou l'autre terme de ces antinomies, pour des raisons

théoriques, idéologiques ou pragmatiques, et d'une manière explicite ou implicite. Or l'analyse subséquente des réalisations sur le terrain a souvent démontré qu'en évitant de penser l'opposition potentielle des dimensions de la forme et des activités, on se trouve à introduire dans le sillage des opérations urbaines des effets pervers, tels l'augmentation des clivages sociaux et économiques, la baisse de la dynamique du centre-ville, éléments que le réaménagement urbain visait précisément à contrecarrer.

De tels effets pervers sont largement dûs au fait que les politiques urbaines sont la résultante de confrontations entre les acteurs collectifs, dans un champ de forces complexe et mouvant. Ce champ se définit par des enchères multiples et par un processus d'interaction conflictuelle. Il en résulte que, le plus souvent, une des options (et l'acteur qui en est le porteur-défenseur privilégié) l'emporte dans une conjoncture politique et économique donnée, à l'encontre de toute autre logique urbaine. On peut comprendre ainsi les raisons du retournement d'orientations — apparemment paradoxal — qu'on a pu observer récemment dans les politiques de redéveloppement de certaines métropoles occidentales. À titre d'exemple, de nombreuses villes, qui pendant une longue période ont privilégié des projets fondés sur une conception moderniste ignorant largement le traitement des espaces adjacents au bâti, misent désormais, au nom de la sociabilité urbaine, sur une réhabilitation de l'espace public. Une telle conception priorise dans les faits la légitimité des intérêts collectifs des citoyens, et remet en cause le principe absolu du libre jeu des forces économiques et ses conséquences sur le développement urbain.

CENTRALITÉ SPATIALE ET CENTRALITÉ FONCTIONNELLE

Le développement actuel du centre-ville renvoie à deux questions incontournables. De quelle centralité le centre-ville est-il porteur? Quel territoire et quelles fonctions cette centralité englobe-t-elle?

Traditionnellement, le rôle des centre-ville s'appuyait sur trois composantes: l'agglomération, la concentration et la hiérarchisation de tout un éventail spécifique d'activités. La morphologie du centre-ville comportait des marques symboliques et matérielles du pouvoir économique et de l'organisation sociale et politique correspondante. Dans le cas de Montréal, il est manifeste qu'il n'existe plus ni unité, ni concentration spatiale de ces caractéristiques. Les trois secteurs centraux sont très différents du point de vue de leurs fonctions, de leurs caractéristiques architecturales et de la configuration de leurs tissus.

Se demander quel est le rayon d'impact du centre sur ses zones limitrophes renvoie en outre à deux autres interrogations. D'abord il faut voir dans quelle mesure ce territoire présente encore une configuration spatiale et fonctionnelle relativement structurée, ou au contraire segmentée. Ensuite il faut décider si l'on se propose de renforcer, d'atténuer ou de renverser l'évolution actuelle. Parler d'interaction, de complémentarité ou de synergie entre les diverses

composantes du centre ne peut avoir de contenu tant qu'on n'a pas établi sur quel jeu de forces elles se baseraient.

La position du centre-ville dans l'ensemble de l'agglomération implique une autre question: le centre-ville, centre de quoi? De la ville de Montréal, de l'île de Montréal, de la région métropolitaine ou même de cette région entourée d'un hinterland incluant la couronne des villes satellites? Sur le plan administratif, Montréal représente la plus grande municipalité de la région métropolitaine. Il n'est pas acquis cependant — loin de là — qu'elle puisse de ce fait assurer encore sa dominance sur tous les plans, ceux du dynamisme économique, de la fixation des populations résidentes et a posteriori du niveau d'activité dans la construction. À cet égard, la concurrence qui s'est développée — et qui ne fait que s'aiguiser — avec les rives nord et sud n'est probablement pas un phénomène conjoncturel et passager.

Depuis la crise, on a observé dans beaucoup de villes nord-américaines un phénomène de «reconquête de la ville»: «par le haut», c'est-à-dire par les populations aisées et les activités de pointe, et «par le bas», comme résultat des efforts pour fixer les populations résidentes qui occupaient le centre détérioré. Ces deux aspects de la reconquête de la ville correspondent respectivement aux phénomènes de *gentrification* et d'*incumbent upgrading* (Holcomb et Beauregard, 1981). Cette reconquête ne s'est pas vérifiée d'une manière univoque dans les villes canadiennes. Et dans le cas de Montréal, elle s'est limitée à des proportions relativement négligeables (Dansereau, 1988). L'évolution spontanée ne conduisant pas forcément à un rééquilibrage naturel, le problème de l'harmonisation des populations et des activités sur le territoire du centre-ville demeure entier.

Sur quel type de centralité peut-on donc raisonnablement miser? Est-ce une centralité fondée sur les activités économiques, les activités sociales, ou les deux? Et encore, à l'intérieur de quelle structuration spatiale de l'agglomération: hiérarchie, maillée ou continue?

NATURE SPÉCIFIQUE ET RÉPARTITION SPATIALE DES ACTIVITÉS CENTRALES

Au-delà de la définition spatiale, de la question de l'étendue territoriale du centre, au-delà du rapport à établir entre les activités économiques et sociales, demeure la question de la nature des activités centrales.

L'option qui prévaut actuellement de plus en plus dans les écrits des théoriciens de l'*urban design* nord-américain et de l'école rationaliste européenne est celle qui conjugue la notion de mixité des activités avec une assise spatiale de quartier (Sokoloff, 1988). Or, si l'on part de l'option visant à assurer une certaine mixité des activités sur des espaces contigus, une alternative reste ouverte: soit on consolide en priorité les activités économiques du centre même, dans un périmètre

relativement restreint et en leur adjoignant de l'habitat sur les franges, soit on prône la mixité économique et sociale à l'intérieur du centre entier.

Dans le premier cas, celui d'une occupation intensive mais distincte des franges, on crée des quartiers à la périphérie du centre, qui agissent comme tampon ou comme digue face à l'expansion de ses activités purement économiques et qui introduisent un réservoir de logements important. Un exemple type est celui du quartier St. Lawrence, aux franges du centre des affaires de Toronto (Greenberg et Ahtik, 1988). Soulignons les deux principales répercussions d'une telle option. Les résidents pourront trouver de l'emploi au centre (notamment dans les services à la consommation); sur le plan social, ils contribueront aussi à irriguer le centre (en tant que «résidents du coin»). Le centre lui-même continuera à jouer le rôle de pôle économique de l'agglomération et de centre commercial régional. On accentuera donc son caractère de coeur de la puissance économique, de la consommation de biens matériels et de la symbolique métropolitaine. Pour leur part, les franges constitueront les nouveaux faubourgs de la cité, équipés de services collectifs de base et de commerces desservant les besoins de consommation courante. Il s'agit donc ici d'une différenciation spatiale des populations, assortie d'un équilibre des activités.

Dans le deuxième cas, celui de la mixité généralisée sur tout le centre, on vise à rétablir un équilibre antérieur et à revitaliser le centre sur les deux plans économique et social. On accentuera surtout dans cette option l'urbanité, au sens classique d'atmosphère du centre-ville traditionnel. Berlin et Barcelone représentent des cas types où des politiques urbaines ont visé explicitement à consolider la mixité des activités sociales et économiques en préservant l'habitat au centre (Ahtik et Sokoloff, 1990). Les résidents, citoyens de fait et de plein droit, deviennent les acteurs actifs et directs de l'intégration sociale. Il s'agit donc ici d'une option qui vise à la longue un espace homogène et un grain plus fin dans la répartition des activités et des catégories sociales.

Il faut souligner que ces deux options reposent sur des logiques immanentes non compatibles: elles impliquent des démarches opérationnelles distinctes et qui ne sont pas additives.

TROIS OPTIONS DE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE

La présente analyse se limite à l'exploration des trois options annoncées ci-dessus et définies respectivement dans les termes suivants:

- 1) intégration, par le biais de la reconstitution de la continuité spatiale du tissu urbain et de l'interpénétration de diverses activités sociales et économiques, afin de redonner à l'ensemble une unité «organique»;

- 2) différenciation, qui consiste à consolider l'autonomie relative de chacun des trois secteurs et de renforcer leur complémentarité, créant ainsi une sorte de «triangulation du centre»;
- 3) introduction d'une structure maillée, afin d'établir des ponts entre les trois unités existantes et de fonder une organisation spatiale et socio-économique de type «polynodal non hiérarchisé».

Ces trois modèles d'organisation spatiale sont sous-jacents notamment aux propositions d'aménagement du site central du centre-ville élaborées dans différents ateliers-charettes de la deuxième biennale «Desseins sur Montréal» (GIUM, 1989). De nombreuses soumissions au récent «Concours international pour la Cité internationale de Montréal» (Ville de Montréal, 1990) reposent également sur l'une ou l'autre de ces trois options.

OPTION INTÉGRATION

Ce modèle d'aménagement procède par la reconstitution de la continuité du tissu urbain et des axes qui l'irriguent, donc en quelque sorte par la soudure ou le recollage architectural et urbain des morceaux existants. Une telle option étendue à l'ensemble de l'arrondissement Centre viserait, au-delà de l'homogénéité de sa structure physique, à maximiser l'interaction d'activités fortement diversifiées.

En ce qui concerne la reconstitution du tissu urbain, cette proposition implique notamment l'application de deux principes fondamentaux: la densification de l'occupation du sol et la préservation d'un maximum de tissus existants, ainsi que le respect assez rigoureux du contexte morphologique et typologique par les nouvelles constructions. La conséquence logique de telles mesures, dans le cas spécifique de Montréal, serait la modulation des hauteurs des bâtiments. Soulignons cependant que le choix des options stylistiques n'est pas limité pour autant. Les exemples de reconstruction des parties centrales de Berlin, de Barcelone, de San Francisco ou de Toronto démontrent que le respect scrupuleux des principales caractéristiques d'un site peut fort bien s'accommoder de solutions formelles se situant dans un éventail relativement large d'approches architecturales (historiques, contemporaines, voire même avant-gardistes).

Au niveau des activités, cette option entraînerait une forte interpénétration et diversification des divers secteurs, et tout particulièrement une répartition très équilibrée entre l'habitat, les activités tertiaires, les services commerciaux et les services collectifs, sociaux, culturels et administratifs.

Dans ce type de solution, on peut raisonnablement supposer que la continuité spatiale des tissus serait plus facile à réaliser que le principe de mixité, c'est-à-dire la diversification et l'intégration requises des activités économiques et sociales. Notamment parce que dans la conjoncture actuelle leur polarisation ne fait que s'accroître. Par ailleurs, il existe, entre les tissus des trois noyaux, une diversité

patente des gabarits et des types architecturaux. Il ne suffirait donc pas d'opérer une transition au moyen des gabarits en dégradé, voire de styles mixtes, car la tentation des artefacts risquerait alors de l'emporter.

À l'exception de la vieille ville, qui demeure un ensemble compact et formellement homogène, la suture des tissus sur des sites même assez limités pose un problème, inhérent à la présence d'éléments disparates, qui se rattachent spatialement, fonctionnellement et formellement mal l'un à l'autre. Leur intégration contextuelle pourrait s'opérer à petite échelle (par exemple le long de certaines rues), mais difficilement sur l'ensemble de l'arrondissement.

Il convient enfin d'émettre des réserves à l'égard d'une conception qui compte un nombre croissant d'adeptes: il s'agit de la mixité verticale d'un large éventail d'activités sur un espace donné. Celle-ci a fait ses preuves dans de nombreuses villes européennes, où par exemple la superposition du petit commerce, des bureaux et de l'habitat dans des bâtiments de gabarit limité est une caractéristique du centre, qui fonctionne encore largement comme un quartier urbain. Cependant, dans le contexte nord-américain, la reconstitution de ce type de centre ne s'avère qu'assez rarement praticable. En d'autres termes, la mixité verticale ne garantit pas nécessairement à elle seule l'intégration du social, de l'économique et du spatial.

À Montréal, l'intégration par l'homogénéisation spatiale et fonctionnelle du centre se heurterait à un certain nombre d'obstacles. L'option de produire un centre-ville unique, consolidé et unifié peut offrir l'avantage de composer avec un ensemble d'éléments en place, car elle ne remet pas en cause l'existant mais s'efforce de relier au mieux ses parties. Cependant, étant donné la difficulté qu'il y aurait d'unifier des éléments existants si disparates, cette option nous paraît peu réalisable.

OPTION DIFFÉRENCIATION

Cette option, qui préconise l'autonomie relative des noyaux existants, est fondée sur la spécialisation des parties et leur complémentarité dans l'ensemble. Il s'ensuit que chaque partie visera à renforcer sa dominante spécifique; parallèlement, l'interaction entre les trois parties stimulera l'épanouissement de chacune d'elles. Le principe d'organisation est donc ici celui d'interdépendance et d'évolution progressive vers un équilibre des parties à l'intérieur de l'ensemble. La tension entre les parties et l'intensification de leurs échanges agissent comme éléments dynamisants de l'ensemble, contribuant ainsi à l'augmentation de son influence sur l'espace économique et urbain contigu.

Il va de soi que l'autonomie relative des noyaux exige non seulement un renforcement de leur spécificité, mais également le maintien d'un minimum de mixité des fonctions économiques et sociales à l'intérieur de chacun d'eux. La notion de «quartiers du centre-ville» pourrait alors s'appliquer aux trois noyaux. En

effet, le quartier repose précisément sur deux fondements: mixité des fonctions et délimitation spatiale claire. Miser sur la formation d'une telle sous-unité urbaine serait compter sur la capacité de chacun des noyaux à générer la différenciation et l'intégration de ses activités et de ses populations. Nous soulignons l'importance de cette condition car dans l'état actuel du centre-ville de Montréal, il est loin d'être démontré que les principes classiques de l'agglomération des activités et des populations puissent encore s'appliquer, dans un contexte spatial si fortement ébranlé.

Une autre condition à observer dans cette option est celle de l'aménagement adéquat des canaux d'interpénétration entre les trois secteurs. Les espaces interstitiels qui les séparent actuellement constituent autant de repères pour leur délimitation et définition territoriale que d'entraves physiques majeures à une interaction mutuelle plus intense. Ainsi les grands axes autoroutiers qui y sont implantés fonctionnent à toutes fins pratiques davantage comme couloirs de passage, voire comme canaux d'irrigation de chacun des trois secteurs, que comme ponts susceptibles de relier et de vivifier les trois noyaux. En effet, la circulation entre chaque noyau et les banlieues l'emporte de loin sur la communication entre les noyaux eux-mêmes.

On peut raisonnablement penser que l'investissement urbanistique et financier nécessaire à la mise en oeuvre de cette option serait plus faible que celui requis pour l'option intégration. Cependant, le risque subsiste que l'aménagement urbain physique ne produise pas la revitalisation sociale et économique escomptée des espaces interstitiels, somme toute très étendus. Dans ce cas, les zones grises actuelles pourraient bien rester des espaces socialement atrophies.

La prémisse fondamentale de l'option «différenciation» repose donc sur l'exploitation des avantages spécifiques des trois secteurs. Mais si la conjoncture future ne les favorise pas tous également, leur complémentarité pourrait être ébranlée et leur clivage actuel risquerait de s'amplifier. En l'occurrence, rien ne garantit que l'épanouissement respectif des activités des trois noyaux (décisionnelles, administratives et touristiques) s'opère au rythme voulu. L'objectif de délimitation claire des secteurs pourrait également être compromis par le débordement ou le rétrécissement spatial de l'un ou de l'autre. Par ailleurs, les restructurations technologiques et économiques en cours à l'échelle mondiale pourraient aussi remettre en cause à moyen terme l'efficacité de canaux d'interaction fondés sur une logique de contiguité spatiale des secteurs.

En résumé, cette option de «triangulation du centre» repose sur des hypothèses fortes concernant aussi bien l'homogénéisation et la différenciation interne des trois secteurs, que la dynamisation de leurs relations réciproques.

OPTION STRUCTURE MAILLÉE

Elle désigne l'existence d'un ensemble d'unités ponctuelles (noeuds), dont l'intégration se fait par des axes de communication (grille). En principe, l'organisation spatiale est ici non hiérarchisée (on parle parfois de réseaux), l'organisation des diverses fonctions est interactive (on parle volontiers de synergies). L'intensification des activités économiques et des activités sociales s'opère à l'intérieur de chaque noeud et le long des axes de connexions, mais au niveau de l'ensemble territorial, l'objectif principal est une homogénéisation progressive de l'espace.

Les principes fondamentaux de cette approche sont:

- 1) l'autonomie de chaque noeud, à la fois foyer de sa dynamique propre et d'échanges avec l'ensemble territorial;
- 2) l'équivalence des noeuds au sein de l'ensemble d'un territoire spatial et économique donné;
- 3) l'équivalence, en termes de capacité et de fonctions, des principaux canaux reliant les noeuds.

Un tel modèle, transposé au cas de Montréal, impliquerait deux stratégies conjointes. La première serait le renforcement de chacun des noyaux existants, et ceci de deux manières simultanées: en élargissant l'éventail des activités (y compris l'injection d'activités «haut de gamme»), et en promouvant la mixité de ces activités. La deuxième stratégie introduirait des «couloirs d'interconnexion» puissants, tant sur le plan des activités que sur le plan spatial (par exemple, activités mixtes ordonnées le long d'un boulevard urbain).

L'option «structure maillée» se traduit donc par une accentuation de l'autonomie des parties, conjuguée à une forte articulation spatiale. Son objectif ultime est l'homogénéisation économique et démographique d'un territoire donné.

Dans la situation actuelle du centre-ville, cette option pourrait facilement se greffer sur les structures urbaines existantes, en utilisant à la fois les vestiges des quartiers traditionnels et les grands espaces encore constructibles. De plus, elle pourrait opérer la suture des tissus déchiquetés et des axes interrompus. Cependant, pour être vraiment fructueux, ce modèle devrait être appliqué à un territoire plus large, voire à l'ensemble du territoire métropolitain; une hypothèse difficilement réalisable dans la situation actuelle de la Communauté urbaine de Montréal. En outre, il suppose que soient établies au préalable, une vision claire de l'ensemble de la ville, une coordination politico-administrative sans faille et une mobilisation de ressources initiales importante. Car les initiatives doivent être lancées simultanément dans toutes les parties de la ville (même si les réalisations peuvent être échelonnées). Toute entorse à cette règle conduit inévitablement à un dérapage: soit la hiérarchisation l'emportera sur l'égalisation, soit l'étalement l'emportera sur le maillage polycentrique.

CHOIX D'UN MODÈLE DE STRUCTURATION SPATIALE

Nous avons développé ci-dessus une démarche de mise en rapport entre trois modèles d'organisation spatiale et les principales activités urbaines (économiques et sociales). Le choix d'une option particulière pour le centre-ville de Montréal reposera bien entendu sur un approfondissement de ce schéma conceptuel et sur l'analyse des données chiffrées correspondantes.

Refaire le centre-ville comportera cependant la considération de plusieurs autres éléments. Nous avons déjà mentionné deux décisions préalables, auxquelles tout choix du modèle de structure urbaine sera nécessairement subordonné. La première décision concerne l'analyse de l'assise économique, sociale et urbaine existante, tant au niveau du centre-ville lui-même qu'à l'intérieur de l'ensemble de la région métropolitaine; une telle analyse définira les ressources infrastructurelles, financières, sociales et politiques mobilisables. La deuxième décision concerne la vocation à assigner au centre-ville pour l'avenir, notamment en ce qui a trait à ses rapports avec les différentes parties de la ville et de la région.

À ces deux choix, qui se situent en quelque sorte en amont de toute intervention, il faut ajouter ceux qui sont en aval. Ainsi, ce n'est qu'après avoir établi le modèle d'organisation économique et sociale d'un espace urbain qu'on procède à l'élaboration des éléments morphologiques et typologiques de ses tissus. C'est dire que la définition du projet de design urbain ne saurait ni anticiper ni commander le choix des grandes options de développement.

De plus, au-delà du rapport entre les activités qui fondent la vitalité économique du centre, on s'interrogera également sur les facteurs qui commandent sa viabilité sociale. Le problème du vécu des usagers (travailleurs ou consommateurs) qui habitent ou qui fréquentent le centre et le problème de l'atmosphère urbaine (on parle aussi de l'urbanité), doivent donc être pensés. Ceci renvoie à plusieurs composantes, dont la perception du cadre physique, la prégnance des signes, la symbolique de l'ensemble, toute une série de caractéristiques spécifiques qui suscitent l'identification à la ville, le désir de s'y rendre et d'y vivre son existence quotidienne.

Or il se trouve que le quotidien, qui est l'objet le plus difficilement saisissable au moment de la conception de l'aménagement urbain, s'avère souvent être le révélateur des lacunes et des stéréotypes de la démarche conceptuelle ou opératoire. Alors, en remontant la chaîne de l'analyse, beaucoup de choses s'éclaircissent. Mais quand le quotidien apporte ses démentis, il est trop tard pour recommencer la démarche dans le bon ordre, et la correction des projets déjà réalisés s'avère coûteuse, voire impossible.

Actuellement, il ne suffit plus de se réjouir devant le fait que la lenteur du redéveloppement de certaines parties du centre nous ait peut-être évité certaines bévues. Le récent ralentissement de l'économie, conjugué avec le déclin général de la situation de Montréal par rapport à d'autres métropoles, impose l'urgence d'une analyse sérieuse des atouts réels et des contraintes de Montréal. Elle seule peut

fonder une politique urbaine et des interventions urbanistiques cohérentes, et mettre fin au laisser-faire et aux projets réalisés au coup par coup.

BIBLIOGRAPHIE

- AHTIK, Vito et SOKOLOFF, Béatrice (1990) *Social revitalization of the city core: two European cases*. Madrid, ISA World Congress, 9-13 juillet, communication, ronéotypée, 32 p. (à paraître).
- BERRIDGE, Joe (1989) Addressing the major tensions associated with downtown growth. In Alan Demb (ed.) *Proceedings from the Forum on the Future of the City of Toronto*. Toronto, City of Toronto, Planning and Development Department, pp. 81-92.
- CERDA, Ildefonso (1867) *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid, Imprenta Espanol.
- CERDA, Ildefonso (1979) *La théorie générale de l'urbanisation*, présentée par Antonio Lopez de Aberasturi. Paris, Seuil, 247 p.
- CHOAY, Françoise (1965) *L'urbanisme: utopies et réalités: une anthologie*. Paris, Seuil, 448 p.
- Cities (1990) Urban innovation for the 21st century. Numéro spécial, 7(1): 3-80.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1986) *Schéma d'aménagement*. Montréal, 126 p.
- DANSEREAU, Francine (1988) Les transformations de l'habitat et des quartiers centraux: singularités et contrastes des villes canadiennes. *Cahiers de recherche sociologique*, 6(2): 95-112.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (1979) *Loi sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire*. Québec, Éditeur officiel du Québec.
- GREENBERG, Kenneth et AHTIK, Vitomir (1988) Transformations urbaines de deux centre-ville. Toronto, Montréal. *Cahiers de recherche sociologique*, 6(2): 65-94.
- GROUPE D'INTERVENTION URBAINE DE MONTRÉAL (1989) *Actes de Dessins sur Montréal 2*. Montréal, APAAM, 223 p.
- HALL, Peter H. (1988) *Cities of Tomorrow: an Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford et New York, Basil Blackwell, 472 p.
- HOLCOMB, Briavel et BEAUREGARD, Robert (1981) *Revitalizing Cities*. Washington, Association of American Geographers, 84 p.
- KRIER, Robert (1979) *Urban Space*. Londres, Academy Editions, 174 p.
- MUMFORD, Lewis (1961) *The City in History: its Origins, its Transformations and its Prospects*. New York, Harcourt, Brace and World, 657 p.
- ROSSI, Aldo (1966) *L'architettura della città*. Padova, Marsilio.
- SITTE, Camillo (1889) *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien, Graeser.
- SOKOLOFF, Béatrice (1988) Interventions urbanistiques: le retour de l'espace. *Cahiers de recherche sociologique*, 6(2): 131-146.
- STERNLIEB, George et PEISER, Richard (1990) Charting the 1990s. *APA Journal*, 56(4): 492-503.
- VILLE DE MONTRÉAL (1988) *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*. Montréal, 169 p.
- VILLE DE MONTRÉAL (1990) *Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie*. Montréal, 120 p. et 5 cartes.
- VILLE DE MONTRÉAL ET MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES, GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1990) *Les concours internationaux de Montréal, architecture urbaine et aménagement. La Cité internationale de Montréal*. Montréal, 64 p. et 12 annexes.
- WIECZOREK, Daniel (1981) *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*. Bruxelles, Mardaga, 222 p.
- (Acceptation définitive en décembre 1991)